

قنال السويس والبحر الأحمر

٤٨٩٧

للصاغ

عبد الرحمن زكي

مدير الشئون العامة

و

اليوزباشى (ا.ح)

حافظ ابو الشهود

بادارة العمليات الحربية

الرسالة السادسة فى الثقافة العسكرية

تصدرها ادارة الشئون العامة بوزارة الدفاع الوطنى

قناة السويس

لا جدال فى مكانة قناة السويس كحلقة اتصال بين أوربا وآسيا فهى أقصر طريق يصل بين الممتلكات البريطانية فى الشرق وبريطانيا نفسها . وقد قال بسمارك « Bismark » إنها كالعامود الفقري وعلاوة على ذلك فالقناة أهم العوامل الرئيسية فى تشكيل سياسة بريطانيا الخارجية وان تسلطها عليها ليفسر ما للانجليز من مكانة متفوقة فى الشئون العالمية

ولتقدير قيمة تمسك الانجليز بالقناة يجب أن لا يغيب عن بالنا ذلك المبدأ الاساسى لسياسة بريطانيا الخارجية وهو المحافظة والعمل على استغلال الامبراطورية ، فالهند تعد الحجر الأساسى فى الامبراطورية واذا اطمأنت انجلترا الى سيادتها هناك فان همها الأول ينحصر فى حراستها وتأمينها بجميع الوسائل الممكنة . وقد عرفت انجلترا كيف تستفيد من قوتها البحرية فوضعت يدها على جميع المواقع الاستراتيجية فى طريق مواصلاتها التى تربط المحيطين الاطلانطى والهندى واستحوذت على مستعمرة الكاب من الهولنديين عام ١٨٠٦ فضمنت سيادتها على طريق الكاب ثم وضعت يدها على جبل طارق مفتاح البحر المتوسط (١٧٠٤) ثم على مالطة عام (١٨٠٠) وقبرص (١٨٧٨) وباستيلائها على عدن (١٨٣٩) وجزيرة بريم (١٨٤٧) والصومال الشمالى (١٨٨٤ - ١٨٨٦) وسومطرا (١٨٨٦) حولت البحر الاحمر الى منطقة أمان ثم اتفقت مع مصر فضمنت أهم حلقة من حلقات المواقع العسكرية (١٨٨٢)

وبذلك ضمنت بريطانيا سيادتها على الطريقين السلطانيين العظيمين الى الشرق ، وهما قناة السويس والـكاب

ولقد وجهت حملة نابليون الى مصر عام ١٧٩٨ أنظار انجلترا الى ما لموقع مصر من المقام الاستراتيجى كمركز هام للدفاع عن الهنـد فاتبعت سياسة الاحتفاظ بالامبراطورية العثمانية وعدم الاضرار بها وتوثيق الصلة بين السلطان العثمانى والوالى المصرى . وكان أهم أسباب تلك السياسة خوف انجلترا من روسيا التى قد تضع يدها على تركيا وتثبت قدمها فى البحر المتوسط فتسيطر على العالم الاسلامى وتعرض طريق المواصلات الى الهند للخطر. فلمثل هذه الاعتبارات الامبراطورية عملت انجلترا على مقاومة النفوذ الفرنسى فى مصر واقتنع رجال السياسة البريطانيون بأن سياسة استقلال الامبراطورية العثمانية وسلامة أراضيها أمر حيوى لا مندوحة عنه لسلامة الأملاك الانجليزية فى الشرق

وبينما كانت انجلترا تبذل كل نفوذها لعرقلة مشروع شق قنـاة السويس كانت قد صممت على أن لا تدع أية فرصة لأية دولة ، لاسيما فرنسا لأن يكون لها المقام الأول فى البلاد المصرية . فحماية الهند كما قلنا تقتضى أن تـكون جميع المنافذ الموصلة اليها فى أيد انجليزية . ولما تسلم « فردنان دلسبس » امتياز القناة ظلت معارضة انجلترا لها قوية واستمرت فى خطة المقاومة اثنى عشر عاما . وبالرغم من كل مساعيها فى تلك الناحية تم شق القناة وواجهت بريطانيا الأمر الواقع فوجدت فى إنشائهـا ما لا يطاق لموقعها ، ممرا سلطانيا أقصر ما يؤدى الى امبراطورية الهند

يقع فى قبضة أجنبية ومصدرازعاج لرجال الامبراطورية ، كذلك وجد رجال ملاحتها غضاضة فى العمل مع شركة فرنسية وهم الذين يقبضون على نواصى الحركة التجارية ، وأصبح عليهم أن يدفعوا ضرائب المرور الثقيلة ويتبعوا تعليمات شركة القناة وينفذوها بكل دقة

ومن هنا نشأت الحماسة لشراء أسهم الخديو اسماعيل باشا ليكون لانجلترا صوت مسموع فى إدارة القناة . وعلى الرغم من أنها أصبحت أكبر مساهم فيها لم تخضع القناة لمراقبتها بل استمرت فرنسية كما استمر النفوذ الفرنسى فى مصر قويا . ولكن انجلترا استطاعت بعد أعوام أن تضع يدها بلباقة على أهم موقع جغرافى فى العالم وضمنت مراقبة القناة الفعلية. ولما أصبح لانجلترا النفوذ السامى فى مصر اتبعت سياسة أخرى تجاه الباب العالى . فقد كانت فيما قبل راغبة فى المحافظة على « الرجل المريض » وهو مشرف على الموت. أما اليوم فعادت لا تعبأ به لأنها نالت مآربها ولم تر فى بقاء تركيا ضمانا ضروريا لحماية الهند وغدت السياسة الأنجليزية ترى مصلحتها فى فك الصلة التى تربط السلطان بالخديو

وكانت انجلترا قد خطت الخطوة الأولى فى هذا السبيل بتأييد تلك السياسة فمنعت الباب العالى من إرسال تجريدة عسكرية لاخماد الثورة العرابية عام ١٨٨٢ وتظاهرت بأنها ستؤدى تلك المهمة بقواتها الانجليزية وتثبت عرش الخديو ثم جاءت حملة استرجاع السودان عام ١٨٩٦ فلم تظهر فى الميادين العسكرية سوى الجنود المصرية والانجليزية وتمت الاتفاقية المصرية الانجليزية فى يناير سنة ١٨٩٩ وكأن تركيا لم يكن

لها دخل مطلقا ! فكانت هذه الأعمال دلائل قوية على أن انجلترا حلت محل تركيا فى نفودها بمصر ، ثم كان المسلك الشاذ الذى أتبعته انجلترا فى مسألة حادث العقبة عام ١٩٠٦ ودلت نتائجه على أن انجلترا قد أصبحت صاحبة الكلمة العليا فى مصر

أهمية موقع مصر

كانت لمصر مكانة استراتيجية خلال كل العصور التى مرت بها ، ولقد قال نابليون ذات مرة « من يكون صاحب مصر يكون سيد الهند» وكانت حملته على مصر عام ١٧٩٨ تهديدا لا يمكن لانجلترا أن تنساه ولما شقت القناة أصبحت مصر بحكم الطبع ذات أهمية عظمى لانجلترا وأصبح واضحا جدا أن الدولة التى تسيطر على مصر لا بد لها من أن تسيطر على القناة أيضا وذكر ادوارد ديسى (١) « ان مصر من ضروريات الامبراطورية التى لا غنى عنها » ، قال ذلك فى عام ١٨٧٧ قبل الاحتلال البريطانى ، فاذا أصبحت للانجليز اليد المطلقة فى مصر فالواجب يقضى بأن تكون لها مكانة ممتازة بين البحر الأحمر وحدود الهند . فاذا تم لبريطانيا تقوية مركزها العسكرى فى مصر استطاعت أن تصد أى هجوم يوجه الى الهند من وادى الفرات . والشيء الوحيد الضرورى لانجلترا هو ضمان حرية الملاحة فى القناة ، وقال كاتب انجليزى آخر « ان مصر هى مرتكز العتلة لسياستنا الخارجية فهى فى

---

(١) مجلة القرن التاسع عشر يونيه سنة ١٨٩٧ المجلد الأول صحيفة ٦٨٤

منتصف الطريق من الناحيتين السياسية والبحرية الاستراتيجية وبين امبراطوريتنا الشرقية والغربية وهى نقطة التوازن بين علاقتنا الخارجية وممتلكاتنا الامبراطورية ولذلك نجد أنه من أسهل الأمور فى مصر ارتباك الحالة السياسية أو تأمينها ، فاذا تحققنا من مقام انجلترا فى توزيع التجارة الشرقية استطعنا أن ندرك لماذا حاولت الوصول الى حفظ القناة بعيدة عن تدخل الدول ، ولماذا سعت السنين الطوال وجاهدت دون كلل جهادا سياسيا وعسكريا وأدبيا واقتصاديا لتسود القناة من جميع النواحى ، ولم يرض أصحاب النظرية الامبراطورية بأقل من الرقابة الفعلية عليهم

وذكر « ديسى » فى مقام آخر أن « فكرة الحياد لا تتفق مطلقا مع حاجتنا فأى تأويل مبهم لتلك الكلمة يضعنا فى مركز يزداد سوءا فالضمانات الدولية مهما عزت قيمتها ليست كفيلة بتأمين صلتنا الحرة مع الهند أو بعبارة أخرى لضمان امبراطوريتنا ، ولما كان الطريق الى الهند بفضل القناة يقع خلال شبه جزيرة سينا ولما كان المتسلط على شبه الجزيرة يتحكم فى القناة وجب علينا لطمأنينتنا أن نضع أيدينا على شبه الجزيرة . فنحن نرى أنفسنا بين عاملين أما أن نرى طريقنا الى الهند مهددا فى زمن الحرب وأما أن نحتل مصر . ومن هذه الورطة لا أرى مفرا » (١)

---

(١) مجلد القرن التاسع عشر أغسطس ١٨٨٣ مجلد ١٤ صحيفة ٢٠٥ من مقال بعنوان : لماذا لا نشترى قناة السويس ؟

وبانتهاء شق القناة أصبحت الطريق الرئيسى الى الهند فكان ضروريا أن ترغب انجلترا فى مراقبتها وجاء منطق التاريخ لجعل هذه الحقيقة واضحة وبموجب هذه النظرية دافع ديسى فى كتابه فقال :

« يجب علينا بكل الوسائل ومن جميع النواحى أن نعمل على وضع القناة تحت أيدينا . وهذا هو الغرض الحقيقى الذى نسعى اليه ويجب أن تكون قاعدة كل مفاوضة فى المستقبل مصممة على هذا المبدأ . لقد حكم القضاء أن تكون انجلترا سيدة القناة كما أصبحت سيدة مصر وضد القضاء المحتم يضيع سدى كل ما تعمله الالهة والبشر ، سواء أكان فى السويس أم كان فى بناما »

عقب ذلك أثيرت فى انجلترا مسألة القناة من ناحية حيويتها للمحافظة على الامبراطورية وفى عام ١٨٧٧ تساءل غلادستون (١) Glaqstone ماذا عسى أن تكون النتيجة لو وقفت انجلترا مساعيها تجاه القنال فكان الرد عليه بأن الضربة تكون قاضية لما يصيبها من التأثير فى التجارة والرخاء والرفاهية العالمية . فنحن أعظم ناقلى المتاجر وأول أمة تجارية فى العالم المسيحى وسنكون فى مقدمة الخاسرين

وكان من رأى السر شارلز دلك « Sir Gharles Dilke » أن القناة تكون غير مأمونة فى حالة اعلان الحرب ضد دولة بحرية كبيرة . فالقناة كسبيل من سبل المواصلات فى زمن الحرب تصبح واهية كخيط العنكبوت فان سفينة أو سفينتين تغرقان فيها أو مقداراً من

(١) كتاب مشكلات بريطانيا العظمى (لندن عام ١٨٩٠) ص ٦٥٧ — ٦٥٨

الديناميت ينفجر بها بالقرب من خليج السويس أو بعض طوربيدات تكمن في ثنايا اليم تكفي لسدها . وثمة غير هذا من العراقيل البحرية التي يسهل ارتكابها . كل هذه تساعد ضد المرور خلال القناة وتحرم السفن من اجتيازها مدة أيام أو أسابيع وتمنع النقل بواسطة البحر المتوسط باستثناء الجنود من دون عتادهم الحربي ويكون من الصعب جدا المحافظة على حرية الملاحة في القناة حتى لو كانت داخل حدود الامبراطورية البريطانية . كما أن واجب حراسة القناة يستلزم تخصيص قوة كبيرة من الجنود لحمايتها ومراقبة المنافذ المؤدية اليها بواسطة جزء كبير من الأسطول . لكننا لا نملك حقوقاً خاصة تتعلق بالقناة وليست لنا قوة يمنع عنها العدد الضخم من السفن التجارية التي تتعمد اغراق نفسها في منتصف القناة .

قال المؤلف الانجليزي جورج هوبر « G, Hoopre » في مقال نشره في مجلة الاسلحة المتحدة عام ١٨٦٠ « إن القناة غيرت الموقف البريطاني الى ما هو أسوأ حالا فقد سمحت لدول ثانوية أخرى بالذهاب الى الهند بسهولة وكانت الأحوال الى قبيل إنشائها تجعل للانجليز سيادة لا نزاع فيها في تجارة الشرق ... وقناة السويس أصبحت اليوم من أسباب النضال العنيف . ونحن اليوم إذا رأينا فردنان دلسبس تشع من تمثاله هالة المجد التي تعترف بنبوغه وتفوقه فانا نراه أيضاً كمعبود أقيم لتفرقة البشر . ولقد أنشئت القناة ضد رغبة انجلترا وصممت في الأصل لكيدها ولطعنها في صميمها ومن المحتمل جدا انها كانت انتقاما فعالا

من معركة واترلو نجح نابليون الثالث فى توقيعه .

ولم يتفق الكابتن ماهان « Captain Mahan » مع من قالوا بالتخلى عن طريق القناة لعدم تأمينه فى زمن الحرب لأنه مع كل مايلحق بالقناة حتى ولو انتهى الأمر الى ردمها لا يغير سير الاحوال الطبيعية التى جعلت لمصر مركزا استراتيجيا للممر الرئيسى بين الشرق والغرب. وهو يعتقد أنه من الشنيع أن تسحب انجلترا يدها من مصر .

إن موقع مصر العسكرى ليس له مثيل فى توسطه ، فمركزها يسمح بحشد أكبر عدد من القوات العسكرية لتوزيعها الى أى مكان فى حالتى الدفاع والهجوم ومنها تحول الى جبل طارق والهند ومصر وهى ملتقى لاستقبال المواد من جميع الموارد ، فلا تستطيع بحرية أية دولة أن تعارضها وتقطع عليها خط الرجعة . وهذه الموارد اذا لم نبالغ فى عددها قلنا إنها تجىء من ميدانين أو ناحيتين هما طريق البحر الاحمر والبحر المتوسط ، فأى أسطول يمكنه الجمع بين الاثنين ؟ وإذا أمكن عرقلة طريق البحر المتوسط بقى طريق البحر الاحمر أقصر السبل الى الهند واستراليا والكاب ، وموارد تلك البلاد تكفيها بل تزيد على ما تتطلبه وتستطيع الثبات مدة طويلة فى حين يكون البحر المتوسط مقفولا . ولا تنس أن لبريطانيا طريقا آخر هو طريق الكاب رغما عن طوله . وعلى كل حال فالمواصلات تبقى مستمرة كما هى . وهى خطة تقضى بها السياسة الاستراتيجية فى حالة الدفاع فقط وليست فى حالة الهجوم . الحل الوحيد لانقاذ الموقف لدولة تضع يدها على مالطه وجبل طارق

أن تسيطر بقواتها على مصر وتعزز مركزها فيها . وهناك فى الهند واستراليا والكاب تؤسس مصادر للامدادات الضرورية .

وسواء أكانت القناة حيوية أم غير حيوية لانجلترا فهى ترى ضرورة السيطرة عليها لمنع كل دولة من عرقلة مواصلاتها الى الشرق . وقد كانت روسيا زمنا طويلا أكبر مهدد لانجلترا فى الهند . ونحن نذكر لها محاولتها العنيفة فى الشرق الادنى ومساعيها لكسب ميناء تطل على البحر المتوسط ولفتح المضيقين (البسفور والدردنيل) لسفنها الحربية وتدخلها فى شؤون البلقان ومطامعها فى الحبشة . كل هذه الامور أثارت ظنون انجلترا وشبهها وخوفها . فانه بعد فتح القناة بدأت روسيا تهتم بشؤون الحبشة ورغبت فى تحويلها لحمايتها لتعارض بها سيادة بريطانيا على الطريق البحرى نحو الشرق ولتعمل على مقاومة نفوذها لكى تجعلها قاعدة استراتيجية لها فى حالة نشوب حرب بينها وبين انجلترا

وفى أثناء الحرب التركية الروسية (١٨٧٧ — ١٨٧٨) حذر لورد دربى « Derby » الروسيا ضد أى هجوم تحاول القيام به على قناة السويس وأرسلت بريطانيا أسطولا انجليزيا الى الاستانة . وفى يونيه سنة ١٨٧٨ وضعت انجلترا قدمها فى قبرص وهى أقرب جزر البحر المتوسط للقنال وجعلتها قاعدة العمليات الحربية فى شرق البحر المتوسط وظلت مسألة المضيقين سنين طويلة من أهم عوامل الشقاق والمنافسة بين انجلترا والروس ، ولكى تظل انجلترا صاحبة النفوذ فى حماية القناة والملاحة فى البحر المتوسط بقيت تقاوم كل محاولة تبذلها روسيا فى

سبيل السماح لها بمرور السفن الحربية من المضيقين . وهذا يفضى بنا إلى عام ١٩٠٦ عندما حصلت الروسيا من السلطان على الاذن بمرور أربع سفن طوربيد من الدردنيل والبوسفور للانضمام الى اسطول البحر الاسود فخشيت انجلترا هذا المبدأ . وفى يناير التالى قدم « السر أوكنور » مذكرة للباب العالى يطلب الحق فى الحصول على نفس الامتياز لمرور السفن الحربية الانجليزية إذا اقتضت الاحوال

وفى عام ١٨٨٨ تألفت شركة المانية تحت اشراف « البنك الالمانى » وأشترت من الانجليز خط السكة الحديدية الممتده من حيدز باشا الى أزميت ثم تولت فيما بعد باسم شركة سكة حديد الاناضول انشاء فرع إلى انقره . ولم تمض عشر سنوات حتى انتهى الالمان من مد ما يقرب من الألف كيلو متر من الخطوط الحديدية داخل تركية الاسيويه. وفى مارس سنة ١٩٠٣ تسلم البنك الالمانى امتياز آخر لانشاء خط فرعى يصل بين قونيه والخليج الفارسى . وهذا المشروع الذى عرف باسم سكة حديد بغداد وضع الاستعماريون الألمان فيه أملهم لاحياء الامبراطوريه العثمانية اقتصاديا وسياسيا وعسكريا وبذلك تحدت سكة حديد بغداد الحركة التجارية فى قناة السويس وبحصول الالمان على منفذ بحرى مطل على الخليج الفارسى يستطيعون تهديد المصالح البريطانية فى تلك الجهة ويستطيع ذلك الخط أن يتصل فيما بعد بسكة حديد سوريا والحجاز فتهدد مواصلات الامبراطورية وتوقع بها اضرارا جسيمة لكن لم تخف على انجلترا نتائج النيات الالمانية فاستطاعت

عام ١٨٦٩ الاتفاق مع أمير الكويت على أن لا يعقد أية اتفاقات دولية بدون موافقة المستشار البريطانى المقيم . وكان لذلك العمل نتيجة سريعة فى احباط المشروع الالمانى لمد الخط الى الخليج الفارسى

لقد أشار اللورد كرومر الى خطر هجوم يقوم به الاتراك على القناة ومصر من ناحية شبه جزيرة سينا وذلك منذ عام ١٩٠٦ عقب جفاء العلاقات السياسية بين بريطانيا وتركيا بسبب حادث الحدود . ومنذ ذلك الحين بدأ اهتمام هيئة أركان حرب الدفاع فى بريطانيا بتلك الاعتبارات المهمة ودرس العسكريون خطط الدفاع عن القناة متوقعين كل الاحتمالات وقد رأينا كيف حشدت بريطانيا قواتها فى أثناء الحرب العظمى دفاعا عن القناة لصد هجوم الاتراك والالمان عليها حتى لا تشل مواصلاتها المستمرة بين الهند واستراليا وزيلندا الجديدة واتقت بذلك الضربة التى وجهت اليها .

وبانتهاء الحرب العظمى ماتت فكرة الهجوم من تلك الناحية الصحراوية ، ولم يعد هناك ما يخيف انجلترا بما أصبح لها من النفوذ العسكرى وبما أنشأته من المطارات فى العراق وفلسطين وشرق الاردن حتى العقبة .

الصاغ عبد الرحمن زكى

قنــاة السويس

جغرافيتها وتاريخها

تجرى قناة السويس فى الأراضى المصرية الشرقية بين مدينتى السويس وبور سعيد فتصل البحر الأبيض بالأحمر ، أو بتعبير آخر تصل المحيط الأطلسى بزميله الهندى فأصبحت الشريان الرئيسى الذى يحمل دم الحياة إلى الامبراطورية البريطانية .

يحد القناة من الشرق سهل الطينة وصحراء سيناء ومن الغرب بحيرة المنزلة ومديرية الشرقية وصحراء العرب كما تمر بالبحيرات المرة وبحيرتى التمساح والبلاج ثم تسير موازية لبحيرة المنزلة .

وطولها حوالى ١٤٦ كيلو مترا وعمقها ثلاثة عشر مترا

وعليها ثلاثة من الكبارى المتحركة قائمة لدى كل من المدن الثلاث السويس والاسماعيلية والقنطرة .

وما مشروع القناة فى الأصل من نسيج خيال دلسبس الذى يذكر كلما ذكرت فقد قام بروس الملوك والمفكرين من جميع العصور الذين آمنوا بما له من أينع الثمار .

ففى عام ١٣٣٠ قبل الميلاد شرع رعمسيس الثانى المعروف بسيزوستريس فى حفرها

وفى عام ٦١٠ قبل الميلاد راقت الفكرة لنيخو الثانى ملك طيبة فصمم على ايصال البحرين عن طريق النيل وأخذ يعمل مدة عدة أشهر بمائة وعشرين ألف عامل إلى أن هلك منهم حوالى اثنى عشر ألفا ،

فأسرع الكهنة اليه وابلغوه أنّ نبوة أوحت اليهم بأن يوم اتمام القناة هو بدء المصائب وأن البرابرة أعدائه (الفرس) هم الوحيدون الذين سيجنون بقية عمله وعاقبة اجتهاده فتوقف عن العمل فى الحال

ولو ان ارسطو يقول ان ما أرجعه عن عزمه تقرير فنى لمهندسيه أثبتوا فيه ان البحر الأحمر أعلى من دلتا النيل ، وأنهم يخشون من طغيانه عليها

ولما تغلب الفرس على مصر بعد ذلك بقليل استأنف داريوس Darius حفرها وأتمها عام ٥٢٠ ق . م

إلا أنها أهملت فيما بعد وانهالت عليها الرمال فحفرها من جديد الملك بطليموس عام ٢٧٠ ق . م

وانهالت عليها الرمال مرة أخرى فأعاد حفرها تراجان القيصر الرومانى ثم ردمت بفعل الرمال مرة ثالثة إلى ان جاء عمرو بن العاص عام ٢٣ من الهجرة النبوية فأعادها وصارت تعرف بخليج أمير المؤمنين .

ولقد فرغ منها فى ستة أشهر فقط جرت بعدها السفن عليها ووصلت الحجاز فى الشهر السابع تحمل اليه الغلال . وظلت تعمل ١٣٤ سنة حتى جاء أبو جعفر المنصور عام ٢٧٠هـ فأمر بردمها ليقطع المؤنة عن محمد ابن عبد الله العلوى حين خرج عليه فى المدينة .

وقيل أن الحاكم بأمر الله من الخلفاء الفاطميين فى مصر حفرها أيضاً ثم ردمتها الرمال كالعادة وأخذت المياه تنساب اليها أيام الفيضان حتى ولى الامر محمد على فرأى أن تردم .

ولما كان الشرق المتحضر يمون الغرب حتى القرن الحادى عشر بعد الميلاد بكل مستلزمات الحياة ويحمل اليه من بلاد الهند وفارس والصين وما جاورها أثواب الخز وأنواع العقاقير ومختلف التوابل عن طريق مصر وبوساطة تجار البندقية وجنوة فتنساب الارباح الطائلة إلى جيوب الشرقيين ، فقد عز هذا على الغربيين وحاولوا مااستطاعوا أن يكتشفوا منفذا آخر الى مصدر تلك البضائع يضمن لهم العرض الرخيص والتخلص من تحكم الوسيط حتى اهتدى فاسكود وجاما مبعوث حكومة البرتغال إلى اكتشاف رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٨ فانتقل سوق التجارة الى عاصمتهم اشبونة . . .

هنا قام نزاع دام أربعة قرون بين الشعوب الغربية . بعضها يود اختصار المسافة بين الهند وأوربا بفتح طريق مصر والبحر الأحمر (البندقيون) والبعض الآخر يفضل الطريق الجديد ويعمل على انعاشه ودفن المشروع الاول

وعندما عقد لويس الرابع عشر عزمه على محاربة هولاندة اذ ثبتت أقدامها فى الهند وزاحمته فى تجارة الشرق رفع إليه Leibnitz الفيلسوف الألمانى تقريراً جاء فيه :

إذا أردت أن تضرب هولاندا فى المقتل فأمامك مصر تصيب فيها مالاتصيبه بالبلاد الهولاندية نفسها إذ أن هولاندا أمة تجارية وحياتها وبقاءها فى دوام تجارتها ، فاذا أغرت على مصر وفتحتها ثم حفرت قنال السويس احتكرت لوحدك كل التجارة وأمت هولاندا وغيرها

وأصبحت سيد الهند والشرق وقطعت الطريق على سواك

لكن ... حفظ هذا التقرير

وأخيرا فاز الانجليز بالهند وظهرت سفنهم عام ١٧٧١ فى مياه السويس فخشى السلطان مغبة الامر وأصدر فرمانا عام ١٧٧٤ بعدم السماح لأية سفينة أجنبية بالدنو من المدينة .

إلاأنهم بدهائهم وواسع حيلتهم عقدوا اتفاقامع محمد بك أبو الذهب عام ١٧٩٩ سمح لهم فيه برسو مراكبهم على الميناء وتفريغ بضائعهم فيها نظير رسوم متفق عليها وعلى شريطة أن تتولى الحكومة حملها إلى القاهرة فغضب السلطان عندما سار اليه هذا النبأ وأوفد الصدر الاعظم إلى مصر فى الحال بعزل من وقع هذا الاتفاق من الموظفين وينزل صارم العقاب بكل مقترف أثيم

وما جاء عام ١٧٨٥ حتى عقد الفرنسيون مع المماليك اتفاقا مماثلا فأرسل الباب العالى بدافع من الانجليز أسطولا إلى المياه المصرية بطرد السفن الفرنسية من السويس وألغى الاتفاق

ولما هدأت الثورة الفرنسية (١٧٨٩) واستتب النظام ، وضعت فرنسا برنامجا ضخماً واسع النطاق يضمن لها البحرين الابيض والاحمر وتسيطر فيه على الشام ومصر حيث تشق فى أرضها القناة ثم تقفز إلى الهند وتنزعها من بين مخالب الاسد البريطانى "

وأرسلت فعلا بطلها نابليون بونابرت الى مصر ليضع أول حجر فى صرح الامبراطورية الشرقية ، ولما نجح فى الوصول إليها شخص

الى مدينة السويس فى جمع من قادته وعلمائه ليعمل على إيصال البحرين بقناة من ماءيهما ثم ترك للبير Le Pere مهندس الحملة الفرنسية الرأى ، فقرر استحالة ذلك إذ بدا له أن سطح البحر الاحمر يعلو الابيض بتسعة أمتار وخشى من طغيان مياه الاول على البلاد

وفى هذا الوقت تحرك الانجليز من معاقلهم وهبوا لطرد الفرنسيين من مصر إذ لن يسمحوا لأمة مهما قويت أن تستقر بالاراضى المصرية أو يعلو لها فيها نفوذ وفعلا تم لهم ما أرادوا وردوا للأتراك ملكهم .

إلا أن المطامع حركت فرنسا من جديد ، فأخذت تتقرب الى محمد على وتساعده على التخلص من المماليك ومقاومة النفوذ الانكليزى حتى تغلغل نفوذهم فى كل مرافق الدولة وأثبتوا له عام ١٨٤٧ بلجنة فنية رئيسها « لينان » مهندس الحكومة المصرية وفيها بعض المهندسين المصريين أن البحرين فى مستوى واحد وألحوا عليه فى فتح القنال ، إلا أن هذا البطل العبقرى الكبير رفض وقال :

انى لو فتحت القنال لخلقت لمصر بوسفورا كبسفور الدولة العلية وكما أن البوسفور سبب فى مشاكلها تصبح بلادى المطموع فيها من الاصل بسبب القنال مسرحا للمطامع السيئة .

ولو انه كان مقتنعا فى الواقع بثمار المشروع ، إلا انه كان يرجىء تنفيذه حتى يحصل قبل كل شىء على ضمان الدول جميعا لحياد القناة عملا برأى صديقه البرنس دى مترنيخ كبير وزراء النمسا وزعيم السياسيين فى أوربا إذ ذاك .

ولقد مات مؤسس الاسره العلوية الكريمة دون أن يتقدم المشروع خطوة واحدة .

ثم خلفه عباس ، وكان ميالا الى البريطانيين ، فصدم الفرنسيين صدمة اذ هلتهم اذ صرح للمهندس البريطانى استفن ابن جورج ستفين مخترع السكك الحديدية بانشاء سكة حديدية بين الاسكندرية والسويس وفى زمنه، ظهر مسيو فردينانتد دلسيس الذى كان يعمل منذ عام ١٨٣٢ تلميذا بقنصلية فرنسا فى الاسكندرية وكان خالى الذهن عن فكرة اتصال البحرين حتى غرسها القنصل فى نفسه ورغبه فى دراسة الموضوع ثم أوصاه أن يهتم به ، ولما ألم بأطرافه عرض فكرته على الخديو، فلم تحز أى قبول ، وهنا طوى فرديناند مشروعه ووثق ان التفاحة لم تنضج بعد فانتظر وترقب الى أن نما اليه نبأ تولى «سعيد» فاهتز طربا وفرحا اذ كان رفيق صباه مذ كان والده قنصلا عاما لفرنسا فى مصر وصديقا شخصيا للوالى العظيم محمد على الذى كان لا يسمح لسعيد بالاختلاط بغير فرديناند ، وكم من مرة لجأ فيها سعيد الى الراحة فى بيت دلسبس بعد فراغه من رياضته العنيفة التى كان يفرضها عليه أبوه

لذا أسرع فرديناند وجاء بنفسه الى مصر يهنىء سعيد ويهيىء له حب درج اسمه فى سجـــل الخلود ، واكتساب عطف العالم بموافقته على المشروع الذى كان قد امتزج بدمائه ، وقد أستغل فرديناند الماضى واعتمد على منزلته من سعيد التى دفعته إلى ايفاد ناظر بحريته لاستقباله على الميناء ثم تأجيل سفره إلى العاصمة حتى يصل ويرافقه فى رحلة برية اليها مع عشرة آلاف من رجال جيشه الذى كان شغوفا به الى أبعد حد

وفى خلوة مسائية فى الطريق تلاعب فرديناند بالحديث حتى جاء ذكر القناة عرضا فركز عليها كل ماأتى من لباقة وبيان حتى فاه سعيد «لقد أقتنعت وقبلت مشروعك وسنتفاوض فى الطريق على كيفية تنفيذه اعتقد ان المسألة انتهت من الآن .. اعتمدعلى»

وفى ٣٠ نوفمبر نال فرديناند اذنا ابتدائيا بالحفر ثم وقع على الاتفاق فى ٥ يناير سنة ١٨٥٦ وأهم ما جاء فيه ما يلى :

١ — تمنح الشركة امتياز انشاء القناة وحق الانتفاع بها لمدة ٩٩ سنة من وقت افتتاحها ثم تؤول بعدها الى الحكومة المصرية

٢ — يرخص لها بانشاء ترعة عذبة صالحة للملاحة من النيل وتتجه الى القناة ثم تتفرع الى كل من بورسعيد والسويس

٣ — تتنازل الحكومة للشركة بلا مقابل عن الأراضى اللازمة لانشاء القناة بعرض الفى متر على كلا الجانبين وتسلم كل الاراضى القابلة للزراعة فى هذه المناطق الى الشركة لاصلاحها دون ثمن أو تعويض بل وتعفى من الضرائب عشر سنوات ، بينما يتحتم على ملاك الاراضى القريبة من شاطئ الترعة العذبة أن يدفعوا ثمن رى أراضيهم منها

٤ — يرخص للشركة أن تستخرج من المحاجر المصرية أدوات البناء اللازمة لها طول مدة امتيازها دون ثمن ، كما تعفى جميع الأدوات والآلات التى ترد اليها من الخارج من كل أنواع الرسوم الجمركية

٥ — للشركة أن تفرض رسوما على مرور السفن التى تخترق القناة أو الترع أو الثغور التابعة لها بشرط أن لا تزيد على عشرة فرنكات عن كل مسافر ومثلها عن كل طن

٦ — تلزم الحكومة بتقديم ⅘ العمال من المصريين ، كما تتعهد أيضا بتكليف جميع موظفيها في عموم الدوائر والمصالح بتقديم كل مساعدة تطلبها الشركة منهم

٧ — تحصل الحكومة على حصة من أرباح الشركة تعادل ١٥ ٪.

وهذا اتفاق قاصر على مصر ، وتسليم بتنفيذ مشروع عارض فيه حكام مصر من عهد الفراعنة الى زمن عباس الأول ، بل وأصر الباب العالى على عدم الموافقة عليه مدفوعا بتحريض من الانجليز الذين كانوا يخشون على طريق الهند وعلى مصالحهم فى الشرق من النفوذ الفرنسى أو المصرى اذ ذاك ، الى أن حدثت ثورة الهند عام ١٨٥٧ فوجهت انتباههم الى قيمة القناة المصرية لهم بوجه خاص وأقبل الكثيرون منهم على تعضيد المشروع

إلا أن دلسبس نجح فى أن يفتتح الاكتتاب فى أسهم الشركة من ١٥ الى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٨ التى جعلها ٤٠٠,٠٠٠ سهم قيمتها ٢٠٠ مليون فرنك أو مايوازى ٨ مليون جنيه وثمن السهم الواحد ٥٠٠ فرنك وتوقفت الحكومة الانجليزية عن الاكتتاب وتبعها بعض الدول كأمريكا ، وروسيا ، والنمسا ، ولم يبتع الافراد الانجليز غير ٨٥ سهم والنمساويون غير مائة سهم لكل منهم ، واكتتب الفرنسيون فى ٢٠٧١١١ سهم ثم فرض على مصر أن تأخذ ١٧٦ ر ٦٠٢ سهم .

واجتمع أول مجلس للادارة فى ٢٠ ديسمبر ١٨٥٨

ثم قامت الدول من كل جانب تسعى الى عرقلة المشروع وإلغاء

الاتفاق ، حتى اضطر فرديناند أن يذهب وأعضاء مجلس ادارة القنال الى فرنسا وأن يلتمسوا مقابلة الامبراطور نابليون الثالث ، وما أن رآهم حتى قال لكبيرهم :

« ماذا فعلت حتى قامت الدنيا بأكملها عليك »

فأجابه لفوره :

« ظنوا يا مولاى أنك خاذلنا فاستخفوا بنا »

وهنا ضحك الامبراطور ووعده خيرا ، وفعلا بدىء العمل فى ٢٥ ابريل عام ١٨٥٩ بتأييد منه وقبل أن يصل الامر السلطانى اذ رأى سعيد صديقه أن يضعا تركيا ومعارضى المشروع أمام الامر الواقع ، وسيق اليه آلاف الفلاحين الذين عاملتهم الشركة بكل قسوة حتى سلمت سلاحاً ماضيا الى معارضيها ، وقام بالمرستون يحتج على ذلك لدى الباب العالى ،

ولما ولى اسماعيل أمر مصر فى يناير ١٨٦٢ جزع لشروط امتياز الشركة ودب الخلاف من أجلها بينه وبين دلسبس وصرح بقوله : —

انى أشد حماسة لمشروع القناة من المسيو دلسبس نفسه ، وانى لواثق أن ليس هناك ثمة عمل يفوقه فى عظمة مصر وفائدة مصر ، الا أن قواعده مضطربة ، وسأسعى فى توطيدها ثم أفوق سلفى فأسعى بنشاط كيما أتم العمل . . . انى أريد اتمام القناة ، لكن على شرط أن تكون القناة لمصر لا مصر للقناة !!

وقد عمل فعــــلا على تخفيف وطأة الشروط القائمة ، والحد من امتيازات الشركة السخية ، فبعث بنوبار الى الآستانة فى يولية ١٨٦٣ لمفاوضة الباب العالى فيما يلى : —

١ ـ استرداد الاراضى التى تنازل عنها سعيد وسارت فى الواقع مستعمرة فرنسية

٢ ـ انقاص عدد العمال الذين كانوا يعملون فى القناة بطريق السخرة الى ٦ آلاف بدلا من ٢٠ ألف كانوا يتطلبون ضعفهم بين راحل فى الطريق أو مقيم يتأهب لخرمت الزراعة المصرية منهم

وقد أقره الباب العالى فيما ذهب اليه بايعاز من بريطانيا العظمى ، وهددت الشركة بايقاف العمل ان لم تقبل هذه الشروط ، فصعق دلسبس لهذا النبأ ، الا أنه عمل على استمالة الفرنسيين والحكومة الفرنسية الى جانبه فاضطر اسماعيل الى قبول تحكيم نابليون الثالث الذى شكل لجنة تدرس الموضوع ، ثم أصدر حكمه فى ٦ يوليو ١٨٦٤ ، وأهم ماجاء فيه :

١ ـ لا تلزم الحكومة بتقديم عمال الشركة الا أنها تدفع نظير ذلك تعويضا قدره ٣٨ مليون فرنك

٢ ـ تتنازل الشركة عن حقوقها فى الترعة العذبة ماعدا حق الانتفاع بها على أن تدفع الحكومة تعويضا قدره ١٦ مليون فرنك

٣ ـ تسترد الحكومة الاراضى التى استولت عليها الشركة على جانبى القناة عدا مائتى متر فقط على كلا الجانبين وتدفع الحكومة تعويضا قدره ٣٠ مليون فرنك

فبلغت التعويضات ٨٤ مليون فرنك أى مايوازى ٣٫٣٦٠٫٠٠٠ من الجنيهات المصرية وهو مايقرب من نصف رأس مال الشركة وقد تم دفعه عام ١٨٦٩

ولقد أحدث هذا الحكم الجائر دهشة عالمية ، إلا أنه وطد المركز المالى للشركة ، وبالرغم من ذلك فقد فاز اسماعيل بغرضه وأخذ يعضد المشروع الذى وافق الباب العالى عليه فى مارس ١٨٦٦ ، واستطاع اسماعيل أن يحتفل بافتتاحه فى ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ فى حفل قام من أجله برحلة الى أوربا يدعو اليه ملوكها ، وقد أنشأ من أجله الاوبرا والطريق الممتد من القاهرة الى قاعدة الهرم الاكبر ، كما شيد قصرا خاصا لاستقبال مدعويه الستة آلاف وعلى رأسهم امبراطورة فرنسا (قرينة دلسبس) وامبراطور النمسا وولى عهد روسيا وأمير هولانده وقرينته .

الا أنه لم يدع طبعا سلطان تركيا حتى لا يؤثر فى مركزه أو يضع مصر فى درجة ولاية عثمانية محضة فقدم دليلا محسوسا على استقلال مصر واتخذ محله بين الملوك . .

ولقد أحضر من أوربا الطهاة والخدم ، وأقيمت المظلات البديعة على كلا الشاطئين ، ولما اجتمع المدعوون دوت المدافع من كل صوب معلنة تصافح الشرق والغرب . ثم قام علماء الاسلام وشيخهم فى مقدمتهم بأدعية الشكر والحمد ، واعقبهم أحبار المسيحية فانشدوا أناشيد الشكر اللاتينية وشاركهم فيها من شاء من الحاضرين المسيحيين

وفى المساء مدت الموائد وتلألأت الانوار والزينات وأقيمت المراقص البديعة التى اشترك فيها أصحاب التيجان أنفسهم

وكان اسماعيل قد أصدر أوامره بجمع بعض قبائل العرب وأسر

الفلاحين وجماعات السودانيين على ضفاف بحيرة التمساح كيما يطلع ضيوفه على ممثلى الامم الخاضعة لسلطانه

وكان اسماعيل يرى فى كل ذلك رفعة لمصر واكبارا له وفاتحة لتحقيق استقلاله التام

وقد بلغت نفقات هذا الحفل مليون ونصف من الجنيهات

إلا أن انجلترا — التى وقفت فى سبيل المشروع من قبل لا جهلا منها بفوائده وأهميته بل لعقيدة رسخت لديها ، وهى ان القناة لابد وأن تكون انجليزية مالا وصنعا ، والا فلا بد من مقاومة مشروعها حتى يفشل - أخذت تتحين الفرص حتى عام ١٨٧٥ حيث أثقل كاهل الخزينة المصرية بالديون عمها الارتباك والعجز ولم يبق مورد من موارد الدولة الاورهن ولم تجد الحكومة بابا تطرقه الانصيبها فى أسهم القناة فعرضته فى الاسواق الاوربية . ففطن دزرائيلى رئيس الوزارة البريطانية وابتاع الصفقة فى غيبة البرلمان حتى لا تضيع الفرصة كما ضاعت من قبل فتمت تلك الصفقة فى ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ ونالت بريطانيا ٤٤ ٪ من أسهم القناة

وقد كان لهذا الحادث دوى عظيم فى الدوائر السياسية وقد أدى الى نتيجتين هامتين مالية وسياسية . فالنتيجة المالية : أن بيعت الاسهم بثمن بخس لا يكاد يبلغ أربعة ملايين من الجنيهات، ولما كانت أرباحها قد رهنت من قبل حتى أول مايو عام ١٨٧٤ فقد تعهدت الحكومة بدفع ٢٫٥ فوائد سنوية له حتى ذلك التاريخ ، فخسرت مصر الاسهم والارباح وأمست بريطانيا دائنة تسترد دينها بالتقسيط .

وقد ارتفعت أسعار هذه الاسهم فى الاعوام المتتالية كما يلى

عام ١٨٩٦ ٢٤ مليونا من الجنيهات
« ١٩٠٥ ٣٢ « « «
« ١٩١٥ ٢٠ « « «
« ١٩٢٠ ٧٢ « « «

وتقاضت الحكومة الانجليزية عنها طبقا للميزانيات القريبة ٩٠٠ر١ ٠٠٠ر جنيه بل وذكر أحد الكتاب الاقتصاديين ان الحكومة الانجليزية استولت حتى عام ١٩٣٨ على أرباح تقدر بخمسين مليونا من الجنيهات

ونذكر ان أرباح الشركة التى تصرف على قسطى يناير ويونيه من كل عام لم تكن كبيرة فى بداية الامر، بل وكثرت نفقاتها حتى تزعزع مركزها عامى ١٨٧١ و ١٨٧٢ وانحطت أسهمها وتوقفت عن دفع الأرباح، فعقد مؤتمر دولى بالاستانة عام ١٨٧٣ ومنح الشركة حق زيادة الرسوم بمقدار ٤٠ ./. حتى يتحسن حالها المالى وطبعاً .. تحسن، حتى صار مالها كما يقول أحد مديرى البنوك فى محاضرة ألقاها عام ١٩٣٨ مائة مليون من الجنيهات، ومصروفاتها السنوية حوالى أربعة ملايين، الا أن الحرب الحالية التى تعطلت بسببها حركة الملاحة وشلت موارد القناة تبعاً لما هو قائم الآن من نظام اقتصادى دقيق وحصار بحرى عسير جعل ايرادها عام ١٩٣٩ ثمانية ملايين من الجنيهات وأرباحها ٦٦٠ر٣ ٠٠٠ر جنيه، ولا ينتظر فى عام ١٩٤١ أن يتعدى ٨٠٠ر ٠٠٠ر جنيه، أى عشر عام ١٩٣٩، واذاً فهى الآن تلجأ الى احتياطها الذى تناقص حتى صار عام ١٩٤٠

٥٫٣٠٠٫٠٠٠ جنيه مقسم بين مصارف بريطانيا والولايات المتحدة عدا ٣٠٠٫٠٠٠ جنيه بفرنسا

أما النتيجة السياسية : فقد صار لانجلترا مصالح مالية كبيرة أدت الى التدخل الذى يمس شئون مصر فنالت مركزاً ممتازاً فى الشركة ، وقام صراع بين السياستين الأنجليزية والفرنسية فى مصر كانت نتيجته رجحان كفة البريطانيين

تراكمت الديون على مصر من جديد حتى اضطررنا فى مارس ١٨٨٠ الى بيع حصتنا فى أرباح القناة الى شركة فرنسية أسمت نفسها الشركة المدنية نظير ٨٨٠٫٠٠٠ جنيه مع ان قيمتها تبلغ الآن ٣٠ مليونا من الجنيهات ، وتقاضى عنه هذه الشركة ربحاً سنوياً قدره حوالى ٧٠٠٫٠٠٠ جنيه

ظلت بريطانيا تعمل حتى تمكنت جيوشها من دخول مدينة القاهرة فى ١٥ سبتمبر ١٨٨٢ للدفاع عن البلاد والقنال فبدأ عهد الاحتلال وتحققت تهديدات اللورد بالمرستون قبل افتتاح القناة بمدة طويلة إذ قال فى البرلمان البريطانى ..

اذا اتصل البحران الأبيض والأحمر بقناة السويس اضطرت انجلترا الى العمل على تملك مصر .

وعمل بتقرير اللورد بورنج حاكم الهند الذى وضعه عام ١٨٨٥ وجاء فيه : — « لا يتسنى لبريطانيا أن تحافظ على سياستها التجارية فى العالم إلا اذا نالت مركزاً قويا فى مصر كما تكون القناة بذلك خاضعة لسلطانها ..

... هنا قلقت الدول ولاسيما فرنسا فقدخشيت أن يستأثر الانجليز بالقناة، بعدأن تملكوا نصف الأسهم وصارلهم ٧/١٢ التجارة فيها وطالبوا بالأغلبية فى مجلس الإدارة الذى يتكون من ٣٢ عضواً وكان لهم فيه ثلاثة أعضاء فأصبحوا عشرة ، وبأنقاص أجور المرور فى القناة تم لهم ما أرادوا ، وعقد بهذه المناسبة مؤتمر دولى عام ١٨٥٥ بباريس حضره مندوبون عن انجلترا والنمسا والمجر وفرنسا والمانيا وهولانده وايطالياوأسبانيا وروسياوتركيا اختتم باتفاقية الآستانة فى ٢٩ اكتوبر ١٨٨٨ الذى تقرر بمقتضاها : —

حياد القناة ، وفتحها لمرور جميع الدول أيام السلم أما فى الحرب فتمر بها سفن المحاربين على شريطة ألا تأتى بأعمال حربية الى مسافة ثلاثة أميال من طرفيها ، وألا يسمح لها بالبقاء فى الموانى المصرية اكثر من ٢٤ ساعة كما لا يجوز تحصين القناة ولا وضع قوات عسكرية لدى مدخلها ولا على ضفتيها وحفظ للحكومة المصرية الحق فى عمل ما تراه ضروريا للمحافظة على القناة

الا ان انجلترا رفضتها واستأثرت بمصر ، فنقمت عليها فرنسا وأخذت تعمل على افساد سياستها حتى تقاربا بالاتفاق الودى الشهير الذى عقد بينهما فى ٨ ابريل عام ١٩٠٤ ونالت به انجلترا يدا مطلقة فىمصر فصدقت على اتفاقية ١٨٨٨ وبررت مركزها أمام الدول بضرورة توطيد النظام فى مصر لتكفل سلامة القناة

وفى عام ١٩١٠ عرضت الشركة طلبا بمد امتيازها أربعين عاما نظير

مبلغ معين تدفعه فثار الرأى العام وكان ذلك الحادث أول دافع الى الانتقام من رئيس الوزارة المصرية اذ ذاك فاغتيل بطرس غالى باشا

وفى تصريح ٢٨ فبراير سنة ١٩٢٢ اعترف باستقلال مصر واحتفظ بتحفظات أربعة ، احداها تأمين مواصلات الامبراطورية البريطانية فى مصر .

وفى المادة الثامنة من معاهدة الزعفران عام ١٩٣٦ نص على ما يأتى:

بما أن قنال السويس الذى هو جزء لا يتجزء من مصر هو فى نفس الوقت طريق عالمى للمواصلات ، كما هو أيضا طريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للامبراطورية البريطانية فالى أن يحين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان على ان الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة يرخص صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة الملك والامبراطور بان يضع فى الأراضى المصرية بجوار القنال بالمنطقة المحددة فى ملحق هذه المادة قوات تتعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القنال

لقد زهقت من أجل القناة أرواح الآلاف من المصريين ، وتدهور ايراد السكك الحديدية لتحول التجارة اليها ، فأفقدتنا مبالغ طائلة وكلفتنا ١٧ مليون جنيه اضطررنا الى اقتراضها بفوائد كبيرة بينما كل ما أنفق عليها لم يتجاوز ١٨ مليون جنيه ثم خسرنا فى النهاية امتيازاتنا الضئيلة التى كنا قد حصلنا عليها

أما الآن فالحمد لله أن عقدنا مع الشركة اتفاقات روعيت فيها

مصالح البلاد وسارت تدفع لنا ٣٠٠٫٠٠٠ جنيه اتاوة سنوية ، بل ودفعت أيضا ٣٠٠٫٠٠٠ جنيه مساهمة منها فى انشاء الطرق الحربية ، كما أخذت تنفق على الشئون الخاصة بمدن الاسماعيلية و بورفؤاد و بور توفيق وتدفع ضريبة الارباح وضرائب أخرى سنوية قيمتها حوالى ٥٠٠٫٠٠٠ جنيه

واليوم أصبحت القناة الشريان الرئيسى فى المواصلات الامبراطورية البريطانية وظهرت أهميتها الحربية والسياسية بالنسبة الى الهند ووضحت اهميتها التجارية والاستعمارية بالنسبة الى افريقيا وبها كسبت ايطاليا حربها مع الحبشة عام ١٩٣٦ بفضل مرور بواخرها محملة بالذخائر والجنود فى القناة وكانت الجرائد الانجلزيه ألحت باقفال القناة فى وجه السفن الايطالية

هيأ لنا هذا كله ارتباطا مع الحليفة العظمى بمعاهدة الصداقة والتحالف فاشتد أزرنا بحليفة قوية واعترف بحق مصر فى القناة وصار على الجيش المصرى وحده أن يقرر اليوم الذى يريح فيه الحليفة من ترك جيوشها ببلادنا ويتحمل مسئوليات الدفاع عن القناة من أجل مصر وبريطانيا على السواء

اليوزباشى (ا.ح)
حافظ محمد أبو الشهود

البحر الاحمر

تؤثر ثلاثة مناطق هامة تأثيرا كبيرا من الناحية الاستراتيجية على قوة الامبراطورية البريطانية ومقدرة أجزائها على التعاون . فالمنطقة الأولى تحيط بسواحل اسبانيا المطلة على الاطلنطيق والثانيه سواحل الصين الجنوبية . وثالثها البلاد المطلة على البحر الاحمر الذى ترتطم أمواجه الهادئة بما يزيد على ثمانمائة ميل من السواحل المصرية .

ليس البحر الأحمر ميدان جديد من ميادين النشاط السياسي والحربى فى الوقت الحاضر فانه منذ العصور القديمة كان ميدانا مصريا ثم صار بحيرة رومانية فعربية . وظل كذلك الى أن حل العثمانيون محل المماليك المصريين بعد انتهاء دولة هؤلاء . ثم جاء دور المستعمرين الاوربيين من بنادقة وبرتغال وفرنسيين

وحاول المغفور له محمد على باشا أن يستولى على منافذه الجنوبية وفيما ورائها . ولكن ذهبت محاولته هباء أمام البريطانيين . فاستولوا على عدن سنة ١٨٣٧ ليؤمنوا الطريق الى الهند (١) وأخيرا تسرب النفوذ الايطالى

---

(١) وفق حضرة السمو الامير الجليل عمر طوسون فى العثور على وثيقة تاريخية لفتح المغفور له محمد على باشا عدن وجزر البحرين فى الخليج الفارسى . وهذه الوثيقة مؤرخة بتاريخ ٢٠ جمادي الثانى ١٢٥٣ (٢١ سبتمبر ١٨٣٧) وقد كتبها البكباشى صادق افندى الموفد لاخضاع عدن والمناطق التى حولها وانقاذها من الحكم اليمنى . وقد تم ذلك . كما هو معروف ومثبوت

أيضا الى هذا البحر واستقر على سواحل ارتريا والصومال وبعض الجزر الصغيرة وصار يزاحم النفوذ البريطانى وينافسه فى اليمن

يبدأ البحر الاحمر فى الاتساع بعد خليجى السويس والعقبة . فالى الشمال الغربى يمس شاطئه الاقاليم المصرية والسودانية . والى الشرق بلاد العرب الواسعة والى الجنوب تشرف امبراطورية ناهضة تمتد بقاعها من كنيا الى روسيا . والى جانب هذه الامبراطورية تقع افريقية الشرقية الايطالية التى تألفت من بلاد كانت مستقلة وهى اثيوبيا واخرى كانت ترفرف عليها السيادة المصرية العثمانية كارتريا والصومال الايطالى (١) ومن مجموع تلك الاقطار انشئت القلعة الافريقية الايطالية الكبرى بجهد موسولينى . وهى اليوم فى قبضة الجيوش الانجليزية

لم يعد البحر الاحمر طريقا مائيا له قيمته من الناحية العسكرية فحسب بل أصبح فى الواقع مركزا لنطاق مجموعة من البلدان الشاسعة الخاضعة للحكم البريطانى أو لنفوذه . وهذه البلدان لا يمكن اسعافها بمقتضيات الموقف العسكرى بعد ماطرأ على الاحوال السياسية من تحول كبير فلم تعد اليابان أو ايطاليا أو اسبانيا فى مجموعة الدول الصديقة لبريطانيا . وصار من الضرورى استبقاء قوات عسكرية للدفاع عن الهند والملايو واستراليا لمقاومة أى تهديد توجهه اليابان أو ايطاليا أو روسيا الى تلك الاجزاء الهامة من الامبراطورية البريطانية .

---

(٢) كانت ارتريا اقليما خاضعا للنفوذ المصرى باسم اقليم مصوع الى عام ١٨٨٣ عندما سمحت انجلترا لايطاليا بعد سقوط الخرطوم باحتلال زيلع أو مصوع وبيلول فاحتلت مصوع فى ٨ نوفمبر ١٨٨٤

ويهمنا موقف ايطاليا بوجه خاص لاتصاله بالبحر الاحمر. فالمعروف انه كان لهذه الدولة فى افريقية الشرقيه الايطالية مايقرب من مائة الف جندى ايطالى ومائة وخمسين الفا من القوات الوطنية بجانب جيش من العمال الايطاليين والسود. ومع هؤلاء قوات المليشيا المؤلفة من ٢٢ أورطة من رجال القمصان السود. خمسة منها فى اديس أبابا وعشرين بلوك للمدافع الرشاشة وسبع بطاريات ضد الطائرات وبطارية لمدفعية السواحل فى مصوع ومثلها فى موجاديشيو. وجميعها مزودة باحدث أسلحة القتال ولا سيما السلاح الجوى والمدفعية الثقيلة والدبابات. وهذه البلاد مجهزة باحدث وسائل الدفاع المنيعة التى تطابق طبيعة الاراضى الوعرة. وقد جددت موانىء عصب ومصوع على الساحل البحر الأحمر وموجاديشيو المطلة على المحيط الهندى. وعمقت مياهها وجعلت مواقع حربية كبيرة كما حصنت الجزر المجاورة لها. وبالقرب من مصوع على خليج انسلى الذى يبلغ عرضه نحو عشرة أميال وعمقه الى الداخل نحو ثلاثين ميلا أعدت منطقة صالحة جدا لأيواء الغواصات وحصنت المنطقة بمدافع ضخمة مثبتة على الساحل والجزر الملاصقة واهمها دحالك.

ان الحرب الدائرة اليوم ستظهر نتائج الدور الذى تقوم به غواصات المحور ضد السفن البريطانية المتجهة شرقا أو غربا ولا ريب فى أن رجال البحرية الانجليزية يقدرون جميع الأحوال التى تتصل بمياه اساطيلهم ولا سيما مياه الشرقين المتوسط والادنى. وهم يعرفون تماما معنى تأمين طريق الوقود الذى تنقله السفن الانجليزية من آبار الزيت الايرانية عن طريق الخليج الفارسى اذ لم يؤمن هذا الطريق الحيوى لم تجد تلك السفن

غير الطريق البرى الممتد بين الخليج الفارسى والعراق عبر صحراء سوريا إلى البحر الابيض المتوسط

ولفرنسا فى مياه البحر الأحمر جيبوتى وهى وان كانت واقعة خارج منفذ البحر الاانها تعتبر عاملا فعالا من الناحية البحرية . فهى لا تجعل استخدام البحر الاحمر أمرا مضمونا ولكنها تستطيع أن تؤثر فى حرية مرور السفن فى المحيط الهندى. وأمام جيبوتى تقع جزيرة بريم المحصنة بالمدافع البريطانية البعيدة المدى . وهى تقع على بعد ميلين غربى الساحل الاسيوى واثنى عشر ميلا من الساحل الافريقى وهى تستطيع أن تمنع كل محاولة للانتفاع بباب المندب وتجعل قاعدة الشيخ سعيد الفرنسية لاقيمة لها (١)

ولمنطقة الشيخ سعيد التى تشرف على مضيق باب المندب وفى الجنوب الغربى من شبه جزيرة العرب أهمية خاصة لانها تعلو مائتى متر عن سطح البحر . وتعتبر (جبل طارق فرنسا) ولقد ازدادت أهمية الشيخ سعيد بعد احتلال ايطاليا للحبشة . لان هذا الاحتلال جعل لايطاليا يدا فى طريق الهند واحتلال فرنسا للشيخ سعيد عزز مكانتها على باب المندب الذى يبلغ عرضه ٢٥ كيلو متر من الشاطىء الاسيوى والافريقى أى بين الشيخ سعيد وجيبوتى (٢)

---

(١) لم يتغير الموقف العسكرى فى البحر الاحمر بعد تسليم فرنسا تغيرا ايجابيا ولا يمكن التنبأ بما سيكون للمستعمرات الفرنسية أو مواقعها الحصينه فى هذه المنطقة من شأن طالما السيادة البحرية فى قبضة الاسطول البريطانى

(٢) تعد جيبوتى فى مقدمة المطامع الايطالية وهى تكاد تكون مكملا لا غنى عنها للحبشة من الناحيتين التجاريه والعسكرية فان الخليج

وبالقرب من جيبوتى تقع نقطة ذات أهمية عظمى تسمى قبة الخراب. وهى قاعدة منيعة ومأمن للغواصات والطائرات البحرية وهى عبارة عن جزيرة مستديرة طولها ١٢ ميلا وعرضها خمسة أميال يصل اليها بواسطة خليج ضيق العبور مياهه عميقة وتستر أجنابه صخور مرتفعة من حجر الجير ذات رصيف طبيعى يمتد ١٤٠٠ ياردة ويسع اربعمائة متر.

ولقد كانت ايطاليا على وشك وضع يدها على ذلك الموقع المنيع من الصومال الفرنسى عام ١٩٣٥ لولا امتناع ايطاليا عن تبادل وثائق ابرام الاتفاق (اتفاق موسولينى — لافال)

وعدن اقليم وميناء تقع على الساحل الجنوبى لبلاد العرب من شبه جزيرة صغيرة فى مدخل البحر الاحمر. بنيت الميناء على فوهة بركان خامد. ومحاطة بصخور منحدرة مما جعلها أمنع من عقاب الجو، وتعتبر عدن مفتاح البحر الاحمر الجنوبى. ولو أنها غير صالحة لرسو السفن الكبيرة وذلك لتهديد القاذفات الايطالية. التى تغير عليها من ميناء عصب كما أن الدور الذى كان مفروضا على الثغرين الصغيرين زيلع وبربره أن يقوما به أصبح دورا ثانويا

ثغور مصر فى البحر الاحمر

وقبل التكلم عن الثغور المصرية المطله على هذا البحر نقول ان طبيعة أراضى الشواطىء المصرية جبلية بين جزيرة الاشرفى الى مصوع

العميق الذي يقع ورائها والجبال الطبيعية التى تحف بها تجعل منها مفتاحا قويا لمطامع ايطاليا البحرية وتكون بداءة خط مواصلات الى المحيط الهندي

وكانت هذه الطبيعة تعتبر حاجزا منيعا لم يقتحمه عدو مغير الا نادرا ومن منافذ ضيقة ولكن مع ما طرأ من التحسن على وسائل النقل البحرى والجوى فى الايام الاخيرة قلت قيمة تلك العقبات الطبيعية التى حمت حدود مصر الشرقيه الجنوبية منذ أجيال

ويحتوى شاطىء البحر الاحمر على عدة موانى وجزر ذات مناعة طبيعية لها خطورتها الحربية . وأهم تلك الموانىء مر ذكرها فى كتب الجغرافية العسكرية بشىء قليل من التفصيل ولسنا نستطيع هنا سوى أن نتكلم باختصار عن كل منها

السويس . الغردقة . سفاجة . القصير . وأهم الموانىء السودانية بور سودان وسواكن ومن الثغورمرسى ثلل وبرنيس ومرسى حلايب ثم ابو زنيمة والطور على شاطىء شبه جزيرة سيناء الغربى

فبالقرب من السويس تقع اكبر محطات تكرير البترول فى افريقية وهذه الميناء تعتبر محطة لتموين القوات البحرية والجوية من والى الشرق

والى جنوب السويس بمسافة ١٨٠ ميلا يوجد ميناء الغردقة وهو محصن تحصينا طبيعيا يجعله صالحا فى وقت الحرب وهى فى مفترق ثلاثة طرق مهمة أولها الى السويس وثانيها الى قنا وثالثها الى سفاجة . وقد تكون الغردقه محطة هامة للبترول ومغنما ثمينا للعدو لتموينه بالزيت كما انها محطة طيران جيدة فى منطقة البحر الاحمر (١)

ومما يزيد فى أهمية الغردقة وقوعها فى مدخل خليج السويس فالعدو

---

(١) اقتبسنا المعلومات المتعلقة بموانىء البحر الاحمر من مقال نشر بجريدة المقطم بتوقيع اسم مستعار (تحوتمس) نشر منذ عامين

الذى يستولى على هذا الموقع يتسلط على طريق المواصلات فى خليج السويس بأساطيله وغواصاته ويهدد مديريات الوجه القبلى بسلاحه الجوى

سفاجة والقصير

يقع ميناء سفاجة فى سفح جبال شاهقة وهو محصن تحصينا طبيعيا لامثيل له فى الموانىء المصرية وتبعد من الغردقة بنحو ٤٥ ميلا بحريا . وتشرف على مينائها جزيرة تمتد ٤ ¾ ميلا طولا ١ ¾ ميلا عرضا . وتصلح هذه الجزيرة لأن تكون موقعا لمدفعية قوية بعيدة المرمى تحمى الميناء من جهة البحر فى دائرة واسعة

وسفاجة تصلح لان تكون قاعدة بحرية عظمى يأوى اليها أى أسطول مهما عظمت سفنه وكذلك تكون محطة هامة للطائرات البحرية

وقد يكون فى الامكان جعل هذا الميناء أكبر الموانىء المصرية فى البحر الاحمر وعلى الاخص اذا اتصل بداخلية الوجه القبلى بعد شق الطرق منه واليه

وتقع القصير جنوبى سفاجة بنحو ٤٥ ميلا بحريا وهى ميناء مكشوف غير محصنة تحصينا طبيعيا وهو لا يصلح لان تكون ميناء حربيا . ولكى تكون خطا دفاعيا عن مديريات الوجه القبلى يجب أن توجد بها مدفعية قوية تحميها من الغزو البحرى .

وكانت القصير أهم الموانى المصرية قبل الفتح العثمانى على رأس الطريق المباشر لنقل البضائع التى ترد الى داخل القطر والموانىء الاوربية . واستمرت كذلك حتى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح

وقد فطن نابليون الى أهميتها فى حملته على مصر وكانت فى أيام المغفور له محمد على باشا من الموانىء المحصنة ولكن بمجرد فتح قناة السويس فقدت ما بقى من أهميتها

مرافىء شبه جزيرة سيناء

شبه جزيرة سيناء عبارة عن جزء من قارة آسيا يمتد حدها من قناة السويس الى الخط الواصل بين رفح على شاطىء البحر الابيض المتوسط وبين طابا بالقرب من رأس خليج العقبة. وأهم مدنها العريش والطور وكانت نخل فى يوم من الأيام عاصمة سيناء وهى اليوم نقطة مهملة ثم أبو زنيمة

تبعد أبو زنيمة خمسين ميلا عن السويس (٦٨ ميلا بحريا) وعلى مسافة ١١ ميلا الى الجنوب الشرقى من جبل حمام فرعون وتحف بها مياه ضحل لمسافة ثلاثة أرباع الميل فى اتجاه جنوبى. وهى مقر شركة تعدين سيناء لاستخراج المنجنيز . وتقابلها على الشاطىء الأفريقى مرسى ثلمل

وعلى مسافة ١٢٦ كيلو متر من أبو زنيمه تقع الطور التى يطلق عليها مفتاح شبه جزيرة سيناء. وهى صالحة لأن تكون محطة للتموين البحرى

وكانت للطور أهمية تجارية عظيمة للتجارة الهندية وكانت مركزا لواردات الشرق الأقصى وصادراته بين القرنين الثالث عشر والخامس عشر ولما اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح قلت أهمية خليج السويس (منذ القرن السادس عشر) الى أن عادت أهميته بعد

فتح القناة (١) .

وكانت بالطور قلعة ترى أطلالها الى اليوم وهى متصلة بطريق ممهد بميناء السويس

خليج العقبة

تكلمنا عن موانىء خليج السويس المصرية . ونتحدث الآن عن أهم ما فى خليج العقبة من ثغور . تتمتع العقبة بميزتين جليتين جعلتا لها مقاما ممتازا . هما موقعها الحربى الحصين وموقعها التجارى الفذ . فهى من الوجهة الحربية تسيطر على الخليج المعروف باسمها سيطرة مطلقة بجعل الاسطول الراسى فى مينائها آمنا لان هذا الخليج حصن طبيعى خصوصا اذا أكمل الانسان عمل الطبيعة فزاد فى تحصينه

والعقبة مفتاح شبه الجزيرة العربية اذا وقعت فى أيدى العدو هددت بلاد العرب ولا يقل موقع العقبة التجارى أهمية عن موقعها الحربى فهى واقعة على مفترق طرق مصر والعراق والجزيرة . وعلى خليجها تلتقى حدود الحجاز ومصر وفلسطين وشرقى الاردن

وكانت للعقبة منذ الحروب الصليبية أهمية حربية . فقد حاول أحد أمراء الصليبيين واسمه الفارس « ريجنالد دى شاتينون » الاستيلاء عليها فاحتلها وأعد أسطولا عول بواسطته على مهاجمة الديار المقدسة فى الجزيرة العربية ولكنه عاد فى النهاية مهزوما واذا رجعنا الى تاريخ العقبة منذ العصور الوسيطة لوجدناها خضعت للسلطان المصرى يؤيد ذلك قلعتها

---

(١) راجع كتاب مشاهدات فى الصحراء الشرقية وسيناء . للصاغ رفعت الجوهرى ص ٨٦ ـــ ٩٠

القائمة الى اليوم والتى تحتفظ جدرانها باسم بانى القلعة السلطان قنصوه الغورى.
وتواجد العقبة ميناء طابة الصغيرة

جزر البحر الأحمر

بالبحر الاحمر بعض الجزائر القليلة الاهمية يسكنها حراس الفنارات وسنبين أهمية هذه الجزائر العسكرية وأهم هذه الجزر هى:
الاشرفى وجوبال وشدوان جفاطين وزبرجد (سنت جون). ويوجد بخليج العقبة ثلاثة جزر هى تيران وسنافر وفرعون

جزيره شدوان

يطلق عليها « صخرة جبل طارق مصر » أو جزيرة كلاب البحر وهى منيعة الموقع جبلية الطبيعة تقع فى نهاية خليج السويس من الجنوب وتبعد ١٧ ميلا عن الغردقة وتتوسط بوغاز جوبل البالغ عرضه ١٢ ميلا
ويبلغ طول الجزيرة ثمانية أميال وعرضها ميلان ونصف فى أوسع أجزائها ويبلغ ارتفاع أعلا تلالها ١٩٠ قدما وتقطع تلالها وديان كثيرة وتحيط الحزيرة شعب مرجانية. وهذه الجزيرة ذات موقع حصين تتحكم فى طريق الملاحة الدولى بين الشرق والغرب
ولذلك لا يمكن أن يجهل أحد أهمية موقعها للانتفاع به الى أقصى حد ممكن فى حماية خليج السويس والدفاع عن قاعدة الغردقة
فاذا انتقلنا الى جزر جفاطين التى تتألف من خمسة جزائر صغيرة وجدناها قاحلة وهذه تبعد جنوبى جزيرة شدوان بمسافة تتراوح بين ١٢ الى ١٧ ميلا. وتقع بعيدة عن الشاطىء المصرى بمسافة ٧ أميال
وبالقرب من راس بناس تقع جزيرة الزبرجد (سنت جون) وهى

صغيرة مستديرة الشكل ترتفع سبعمائة قدم فوق سطح البحر ويتوسطها تل بركانى. وقد كانت الجزيرة فى أيامها الماضية مشهورة لزبرجدها ولـكن ضاعت أهميتها خلال المائة عام الأخيرة

جزائر خليج العقبة

يمتد خليج العقبة ٩٦ ميلا ويختلف عرضه من ٧ الى ١٤ ميلا وتشرف على شاطئيه جبال جرانيتية شاهقة. وتهب عليه رياح عاصفة شديده فى معظم أوقات السنة فتتعذر الملاحة الشراعية فيه. وتكاد تسد مدخل الخليج جزيرة تيران التى تمتد الى الشاطىء الاسيوى بسلسلة من الشعاب المرجانية. وهى تبعد مسافة أربعة أميال عن شاطىء شبه جزيره سيناء

تمتد جزيرة تيران سبعة أو ثمانية أميال طولا وخمسة عرضا. وتقع فى منتصف ساحلها الجنوبى أعلى قمة فى الجزيرة يبلغ ارتفاعها سبعمائة قدم. أما الجزيرة فمعظمها رملى. وتتحكم هذه الجزيرة فى مدخل خليج العقبة. ولذلك فهى مهمة جدا من وجهة الدفاع السعودية. وتقابلها على الباحل المصرى نقطة لا تقل عنها أهمية من الناحية العسكرية وهى منطقة رأس بناس التى تبعد عنها ميلين

وهناك جزيره سنافر التى تبعد ميلين شرقى تيران. وهى جزيرة كبيرة مستديرة الشكل وفيها مرسى طيب لرسو السفن وفى مأمن ضد الرياح الشديدة. وعلى مقربة من سنافر توجد جزيرتا شوشه وبرقان

وعلى بعد ثمانية أميال من العقبة تقع جزيرة فرعون ويبلغ محيطها

نحو الف متر وهي مولفة من اكمتين صغيرتين بينهما فرجة ضيقة وعلى قمتى الاكمتين خرائب حصن قديم لم يبق منه سوى صهريج ماء ومخزن للغلال والذخيرة ومساكن للجند

البحر الأحمر والأمبراطورية

«إن قناة السويس وباب المندب مفتاحا هذا البحر الذى يلعب اليوم دوراً خطيراً فى النضال بين بريطانيا ودولتى المحور. اذا يعتبر باب المندب بمثابة باب حصين له السيطرة على الداخل إلى البحر الاحمر والخارج منه. والمتسيطر عليه يقبض فى يده اهم خطوط المواصلات الاوربية الى الشرق

لقد عنيت بريطانيا منذ عام ١٩٣٧ بعد اتمام اخضاع الحبشة لايطاليا وتحصين مينائى عصب ومصوع بتحصين سواحل بوغاز باب المندب تحصينا قويا حديثا لتمنع كل قوة بحرية معادية من الوصول الى المحيط الهندى مارة بهذا البوغاز اذا اقتضت الحرب ذلك ولتحاصر وتقضى على اية قوة بحرية معادية يمكن أن تفلت من رقابة حصون البوغاز لتدخل البحر الأحمر. والاحتفاظ بهذه السيطرة معناه استمرار السيادة البحرية لبريطانيا وحدها فقط فى المياه الاسيوية الافريقية. وسواء أكان البحر الاحمر مكملا للبحر الابيض المتوسط أم مستقلا بمياهه فانه يعتبر شريانا حيويا للامبراطورية التى يسود نفوذها فى الشرقين الادنى والاوسط.

عبد الرحمن زكى


Bibliotheca Alexandrina
0464354